

La Madonnina di Betasom

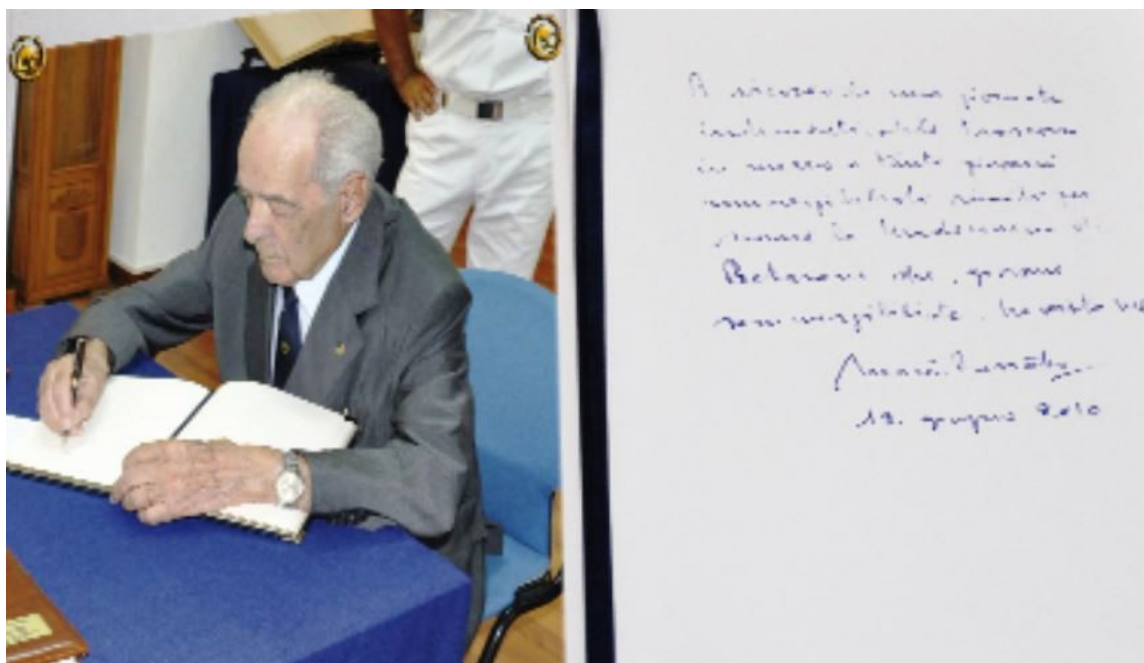
Autore: Comandante Mario Rossetto

25 anni dal ritrovamento della Madonnina, che ora sta alla casermetta Smgg. di Taranto

(18 giugno 2010) Intervento del C.te Rossetto dopo la presentazione dell'Ammiraglio Arena e del C.te Fersini, Comandante delle Forze Subacquee (traccia dell'intervento, che non è stato letto. Le parti inserite in corsivo non sono state incluse nel testo della testimonianza).



La Santa Messa a Taranto per i 25 anni dal ritorno della Madonnina



Il Comandante Rossetto firma una dedica in ricordo della cerimonia

Non meravigliatevi della mia andatura “traballante”. Dipende dal peso.... dal peso degli anni. Ma ricordo che anche da giovane mi è capitato qualche volta di camminare in questo modo. Durante le missioni in Atlantico, dopo due o tre mesi di mare, ci si abituava a fare quei quattro (o anche cinque) passi in plancia accompagnando il movimento del battello. Tornando a terra, facevamo ancora istintivamente gli stessi

movimenti, ma il terreno non beccheggia e finivamo per inciampare ad ogni passo. Però allora dopo due o tre giorni si riprendeva l'andatura normale, adesso è un po' più difficile.

Bene. Cari Sommergibilisti, consentitemi di chiamarvi tutti così senza distinzione di grado, voglio per prima cosa ringraziare di tutto cuore l'Ammiraglio Arena per la meritevolissima opera da lui compiuta ricuperando la Madonnina di Betasom e riportandola ai Sommergibilisti, dopo che anche Lei aveva dovuto sopportare le tristi vicende della guerra.



La Madonnina di Betasom in un fotomontaggio dell'epoca e nella sede attuale a Taranto

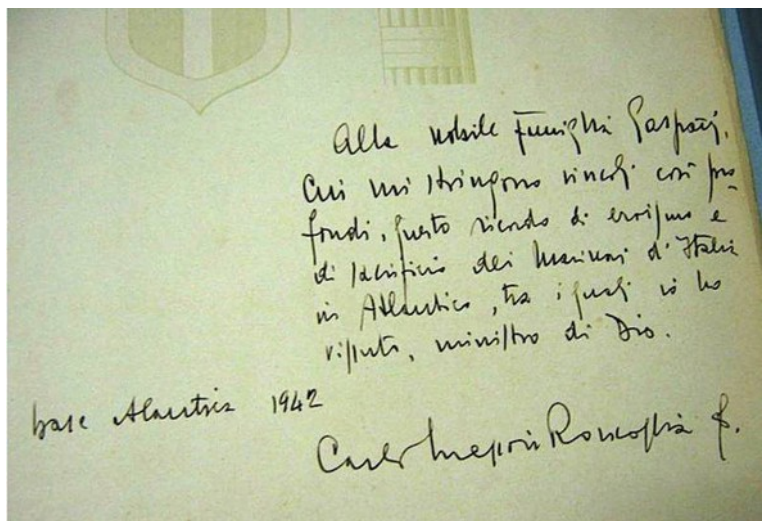
Lo ringrazio a nome dei Sommergibilisti di Betasom, che considero ormai una "specie" in via di estinzione e in particolare a nome di Comandanti di Betasom, "sottospecie" di cui credo di essere rimasto l'ultimo esemplare. E a titolo personale lo ringrazio per avermi offerto questa graditissima opportunità di presentarvi la mia testimonianza.

Ma prima di raccontarvela voglio rivolgere un affettuoso pensiero alla memoria di Padre Messori, cappellano di Betasom, che a Betasom ha devotamente custodito la nostra Madonnina.

E un pensiero fraterno voglio rivolgere a tutti i sommergibilisti di Betasom, in particolare a quelli che giacciono in fondo all'Oceano.



Il Cappellano militare dei sommergibilisti oceanici: Padre Carlo Messori Roncaglia, dei Gesuiti.



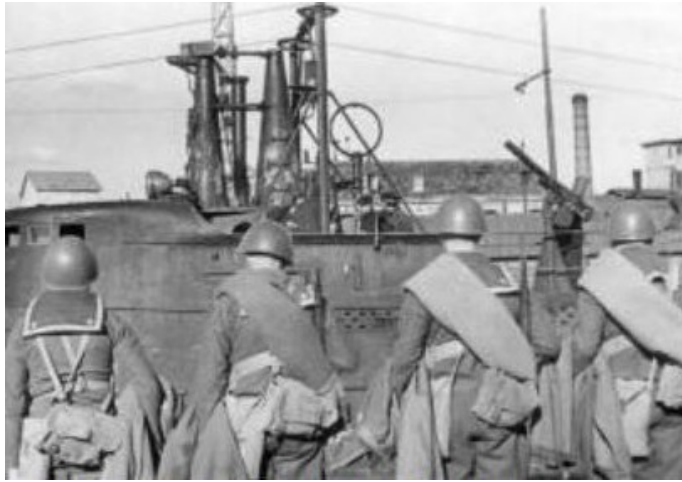
Padre Messori a bordo di un sommergibile ed una sua dedica alla Betasom

Al principio del '43 avevo avuto il comando del **Finzi**, ero l'ultimo a prendere il comando di un battello operativo, ed anche il più giovane tra i Comandanti di Betasom, ma avevo avuto l'incarico di una missione

non destinata alla caccia di navi nemiche, e proprio perché ero l'ultimo "arrivato" e il più giovane, non avevo potuto protestare. Dovevo portare un cospicuo rifornimento al **Da Vinci** per consentirgli di andare oltre il Capo di Buona Speranza fino all'Oceano Indiano, dove effettivamente arrivò, e poté portare a compimento la missione che conseguì i risultati più importanti fra tutte le missioni di Betasom. Ho raccontato la mia missione in un libro che ho intitolato "Missione: Non attaccare!" proprio perché avevo avuto l'ordine di evitare qualsiasi operazione che potesse causare impedimenti al rifornimento.



Il T. V. Mario Rossetto



L'arrivo del **Finzi** a Bordeaux



Rientro a Betasom 5.9.1942

Quando si rientrava dalla missione. Fraulein Rosenthal, assistente del Comandante Becker, ufficiale di collegamento con la Kriegsmarine, accoglieva con un omaggio floreale il Comandante del sommergibile. Quella volta, il 5.9.42, dopo aver festeggiato il Comandante di Cossato (a destra seminascosto), estese la bella accoglienza anche al Tenente del "Tazzoli", T.V. Rossetto, attratta dalla barba, dichiarata "sul campo" *la più bella barba dell'Atlantico*. A sinistra il C.V. Polacchini, Comandante di Betasom.



Il sommergibile **Finzi** dopo il varo dai Cantieri di La Spezia



Il sommergibile Da Vinci in navigazione in Atlantico

E qui lasciate che io mi soffermi un momento per rivolgere un caro pensiero al comandante Gazzana che, purtroppo, da quella missione non fece più ritorno.

Terminato il rifornimento (tre siluri, venti giorni di viveri, più di 90 tonnellate di nafta e tanta altra roba) misi la prora a nord per rientrare a Betasom. Tornavamo soddisfatti per aver portato a compimento la missione che ci era stata affidata, ma piuttosto delusi perché, arrivando a Betasom, non avremmo potuto alzare, sotto alla fiamma, nemmeno una piccola bandierina, come facevano tutti quelli che tornavano dopo aver affondato qualche nave.

Però sulla via del ritorno ne abbiamo affondato due di navi, e così, quando il mattino del 18 aprile abbiamo avvistato il dragamine che ci doveva scortare lungo la rotta di sicurezza, ho fatto alzare a riva, sotto alla fiamma, anche due bandierine rosse per gli affondamenti.

Secondo l'abitudine la fiamma avrebbe dovuto essere lunga, in metri, quanti erano stati i giorni di missione. Ma il nostromo mi aveva detto di non avere i settantacinque metri di stoffa necessari. Così alzammo una "fiammetta" di lunghezza normale e io pensai che la mia barba, abbondantemente cresciuta, sarebbe stata una testimonianza sufficiente per la durata della nostra lunga permanenza in mare.

Ecco la parte che avrei dovuto aggiungere dopo aver citato i due affondamenti.

Non per niente era stata già in precedenza dichiarata "la più bella barba dell'Atlantico" da chi certamente se ne intendeva. Era stata fraulein Rosenthal, assistente dell'Ufficiale di Collegamento con la Kriegsmarine, che aveva sempre assistito all'arrivo dei sommergibili che rientravano alla base e aveva visto tutte le barbe cresciute durante le missioni.

A questo punto, cari sommergibilisti, permettetemi una breve digressione; si tratta di una breve battuta umoristica. Qualche giorno dopo gli affondamenti il Bollettino del Quartier Generale delle Forze Armate, che veniva trasmesso giornalmente col giornale radio di mezzogiorno, riportò la notizia aggiungendo qualche dettaglio, in questi termini: "Un nostro sommergibile, operante in Atlantico, al comando del Tenente di Vascello Mario Rossetto di Imperia, ha affondato il piroscafo greco Granikos di 3.000 tonnellate, che aveva un carico di piriti destinate all'Inghilterra e il piroscafo inglese Celtic Star di 3.000 tonnellate"

A Imperia un ragazzo, che aveva appena ascoltato il Bollettino, corse a casa dei miei genitori per dar loro la notizia (che peraltro avevano già sentito direttamente).

"Vostro figlio ha affondato due navi. Peccato però che una fosse carica di feriti"

C'era però un'altra notizia sbagliata e per me niente affatto umoristica.

Normalmente si tendeva a dare le notizie un po' gonfiate. Nel caso degli affondamenti si tendeva ad aumentare il tonnellaggio delle navi, sia da parte dei Comandanti (quando le navi non erano identificate) che da parte di chi pubblicava le notizie. Nel mio caso le due navi, che erano state segnalate di 3.000 tonnellate ciascuna, erano invece, rispettivamente di 3.685 e 5.575 secondo i dati che io avevo trasmesso indicando per i due piroscafi nome, nazionalità e stazza. La differenza che mi era stata attribuita in meno era piuttosto rilevante.

Ma a noi che stavamo in mare così tanto tempo, durante il quale ovviamente non potevamo comunicare con le nostre famiglie, importava sapere che, ascoltando la notizia del successo ottenuto dal Comandante di cui si dava il nome, si veniva a sapere che il suo sommergibile era ancora in missione e l'equipaggio stava bene. A questo proposito vorrei anche ricordare che quando il Comandante Grossi assunse il comando di Betasom, prese la bella iniziativa di inviare alle famiglie di tutti i componenti gli equipaggi che stavano in mare, ogni tanto, una cartolina con un breve messaggio, ad esempio "Vostro figlio sta bene". In precedenza dovevamo attendere il rientro dalle missioni, sempre molto lunghe, per riprendere il contatto con le nostre famiglie che certamente erano state in ansia per tanto tempo, forse temendo ogni giorno di sentire, dal Bollettino, la terribile notizia: "un nostro sommergibile non è rientrato alla base".

Per quanto riguarda il secondo piroscafo affondato voglio raccontare che, subito dopo l'affondamento mi sono avvicinato alla lancia di salvataggio più vicina a noi. Chiesi subito se a bordo, fra i naufraghi, ci fosse il Comandante o il Direttore di Macchina, o qualche ufficiale, per prenderlo prigioniero.

Mi dissero di no. Io non avevo alcuna intenzione di andare a cercare sulle altre lance: certamente mi avrebbero dato le stesse risposte. Ma poiché il piroscafo aveva lanciato il segnale di soccorso dando la

posizione, a me premeva allontanarmi al più presto. Così rivolto ai naufraghi dissi che volevo prendere prigioniero uno di loro. Immediatamente si alzò un giovane marinaio e salì sul sommergibile.

Gli altri, a cui avevo chiesto di che cosa avessero bisogno, mi chiesero solo "Sigarette".

Io non ho mai fumato, e avevo però la mia "provvista di bordo" ancora completa; la mandai a prendere in camerino e consegnai tutte le mie sigarette ai naufraghi. Penso che sia stata questa, se non l'unica, una delle poche occasioni in cui gli italiani (durante la guerra) hanno fornito sigarette agli inglesi.

Allontanandomi dal luogo dell'affondamento volli subito sapere dal naufrago (era un marinaio canadese) come mai avesse deciso di offrirsi prigioniero. La risposta fu la seguente: "E' la terza (o quarta) volta che faccio naufragio. Ogni volta sono stato salvato, riportato a terra, nuovamente imbarcato, nuovamente affondato: Sono stanco di fare il naufrago!"

Questa storia ha un seguito. Nell'inverno '45/'46, sospeso dal servizio per aver aderito alla RSI dopo l'8 settembre, mi ero iscritto all'Università e la frequentavo a Genova. Avevo conosciuto il pittore Rodolfo Claudus che in quel periodo alloggiava nella torre del Parco di Nervi con la compagna, mamma di suo figlio. (era Olga Carpanese, sorella di un mio marinaio). Avevo preso a frequentare la sua famiglia, fermandomi spesso a cena, una cena molto parca, a volte anche solo un caffèlatte. In queste occasioni Claudus amava farsi raccontare le mie avventure di guerra. Evidentemente era rimasto assai interessato all'episodio del "prigioniero volontario" tanto che una sera mi fece trovare un bel quadro che rappresenta appunto quell'episodio. Il quadro, con una bella dedica, da allora fa bella mostra in casa mia.

Ed ora posso continuare il racconto della mia missione.

Sapevamo che i dragamine magnetici percorrevano quotidianamente le rotte di sicurezza per ripulirle dalle eventuali mine, che, altrettanto quotidianamente, ma di notte, gli aerei inglesi vi lanciavano.

Allora rientrando dalle missioni ci mettevamo sulla scia del dragamine e, per prudenza, tutta la gente libera dal servizio veniva fatta salire in coperta. Lungo la rotta di sicurezza intensificavamo la vigilanza in cielo per eventuali attacchi aerei.

Quella mattina eravamo ancora distanti un paio d'ore dall'arrivo alla foce della Gironde quando una fortissima esplosione fece sobbalzare il sommergibile e ci fece rimanere senza fiato. Una grossa chiazza di schiuma ribollente si stava formando, e il Finzi si trovava esattamente al centro di essa.

Il primo pensiero di ciascuno di noi fu quello di guardare se il nostro sommergibile si manteneva a galla o accennava ad affondare. Anche le persone che stavano sottocoperta erano già schizzate fuori.

Dopo pochi minuti ci rendemmo conto che il Finzi rimaneva a galla e anche una rapida ispezione del Direttore di Macchina e del Contabile aveva confermato che all'interno non c'erano perdite; così riprendemmo la navigazione.

Il mio pensiero, e quello di tutto l'equipaggio, in considerazione del fortunato esito che si era verificato per un episodio di importanza certamente eccezionale che, proprio per questo, doveva essere stato gestito direttamente dal Padre Eterno, fu quello di rivolgerci per un ringraziamento direttamente a Lui.

Poi la felicità per lo scampato pericolo, la soddisfazione per i festeggiamenti riservatici all'arrivo, l'imminente ritorno in famiglia, dove avremmo trascorso la Pasqua (quel giorno era la domenica delle Palme) ci fecero considerare lo scoppio della mina come un normale episodio di guerra, simile in qualche modo a tanti altri che avevamo fortunatamente superato, bombe subacquee, cannonate andate a vuoto, isolati attacchi di aerei, e anche le immersioni a profondità largamente superiori alle quote di collaudo.

Qualche tempo dopo sono venuto a conoscenza di un episodio che mi ha fatto considerare sotto una nuova luce lo scoppio della mina e ha dato una svolta ai miei rapporti con la Madonnina.

Quattro giorni prima del nostro rientro dalla missione, il 14 aprile, un sommergibile tedesco, l'U.526 comandato dal T.V. Moeglich, rientrava alla sua base di Lorient (non aveva alcuna bandierina al periscopio, e dico questo per ricordare che anche gli U-boote tornavano a volte dalle missioni senza aver conseguito successi).

Come avremmo poi fatto noi con il Finzi, anche lui si era messo in scia al dragamine lungo la rotta di sicurezza, quando lo scoppio di una mina lo fece affondare: del suo equipaggio si salvarono in dodici. Ed io pensai allora "se per un evento simile a quello capitato a me quattro giorni dopo, l'U.526 era affondato e il Finzi si era salvato era evidente che nel frattempo qualche cosa di molto importante doveva essere accaduta". La Madonnina di Betasom doveva aver pensato che ai Sommergibilisti, suoi protetti,

non doveva accadere niente di tanto grave e ci ha raccomandato a Nostro Signore, che, da bravo figlio, l'ha accontentata.

Da allora, riandando col pensiero a tante vicende di guerra che, nel mio caso, si sono sempre felicemente risolte, è maturata in me la convinzione che la Madonnina, anche senza mie richieste dirette, abbia tenuto su di me una mano protettiva, favorendomi in tante occasioni. E qualche cosa deve essere successo anche prima dello scoppio della mina, perché di eventi che avrebbero potuto concludersi meno bene per me ne potrei raccontare diversi. Così come certamente la Madonnina ha continuato a proteggermi anche dopo che io lasciai i sommergibili, e penso che lo stia ancora facendo visto che mi ha concesso oggi di essere qui con voi, dopo tanto tempo, per raccontarvi le mie avventure. Una ancora voglio raccontarvi perché nel felice epilogo di essa certamente c'è stata la mano benevola della Madonnina.

All'inizio del '45 io (che all'8 settembre ero rimasto dall'altra parte) mi trovavo a La Spezia, dove Borghese mi aveva mandato. Indossavo la divisa grigioverde della Decima e portavo la pistola a bandoliera, col colpo in canna e la sicurezza abbassata.

Una mattina, in ufficio, ero seduto alla scrivania su una sedia con braccioli rigidi (mi pare del tipo cosiddetto Savonarola). Ad un certo momento alzandomi per prendere qualche cosa ho sentito uno sparo. Tutto il personale del Comando si precipitò nel mio ufficio ed io ricordo di aver detto: "Chi è lo stupido che ha sparato?" Poi abbassando lo sguardo ho visto una nuvoletta di fumo tra le mie gambe:

La pistola, urtando il bracciolo rigido della sedia, non solo aveva in qualche modo fatto partire il colpo, ma si era inclinata in modo che il colpo passasse davanti alla mia pancia bucando la giacca e la piegatura dei pantaloni e perdendosi nel muro retrostante.

La Madonnina di Betasom non si era dimenticata del vecchio sommergibilista.

Così a tutti voi, giovani Sommergibilisti, raccomando di avere sempre un devoto pensiero per Lei. E' vero che la Madonnina pensa a voi anche se non glielo chiedete, ma se lo farete certamente Lei sarà più contenta.

Informazione aggiuntiva all'episodio dell'U.boot (non è stata inclusa nel "discorso").

In seguito alla notizia dell'affondamento dell'U.526 avvenuto mentre il battello tedesco stava rientrando alla base, in condizioni analoghe a quelle del smg. Finzi che invece superò indenne lo scoppio della mina, voglio aggiungere una mia considerazione.

Ho attribuito alla intercessione della Madonnina di Betasom il felice esito dell'episodio toccato al Finzi; ciò potrebbe far pensare che la Madonnina abbia trascurato i marinai tedeschi, ma naturalmente possiamo credere che agli U-boote dovesse provvedere qualche altro Santo in Paradiso. Io debbo completare la notizia dell'U.526.

Quando il battello del T.V. Moeglich arrivò all'appuntamento col dragamine e si mise nella sua scia sulla rotta di sicurezza, precedette il collega C.C. Ruggenberg, comandante dell'U.513, che pure stava rientrando dalla missione. Nessuno dei due aveva bandierine a riva, perché nessuno dei due aveva ottenuto affondamenti, ma Ruggenberg, essendo Capitano di Corvetta ed avendo al suo attivo già altre missioni con affondamenti, riteneva di avere un diritto di precedenza sul collega, Tenente di Vascello, alla prima missione in comando.

Ruggenberg non aveva ancora finito di lamentarsi per lo sgarbo fattogli quando l'U.526 saltò sulla mina e affondò. Credo che Ruggenberg in quel momento abbia ringraziato di cuore il suo Santo protettore che lo aveva fatto arrivare in ritardo all'appuntamento, cedendo così il posto a Moeglich a cui toccò il tragico compito di far scoppiare la mina.

Non dobbiamo sindacare l'operato imperscrutabile di Dio che ha scelto di sacrificare Moeglich per salvare Ruggenberg.

Comandante Mario Rossetto

SDM, Gennaio 2014

CV Comandante Mario Rossetto



Il Comandante Rossetto davanti al quadro del pittore Claudus che ricorda l'affondamento del piroscafo Celsius Star e l'episodio del marinaio canadese preso come prigioniero "volontario".

Nato a Sanremo il 22.1.1915

Entrato all'Accademia Navale di Livorno nel 1933, ha seguito la carriera di Ufficiale di Marina. Durante la guerra, imbarcato su sommergibili operanti in Atlantico col grado di Tenente di Vascello, Ufficiale in Seconda del smg. *TAZZOLI* col comandante C.C. Fecia di Cossato, e poi Comandante del smg. *FINZI*. Citato dal Bollettino del Quartier Generale delle Forze Armate per aver affondato due piroscafi. Decorato al Valor Militare "sul campo" (2 Medaglie di Bronzo e 1 Croce di Guerra al V.M.) ed insignito di varie onorificenze tra cui Cavaliere della Corona d'Italia (1942) e Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana (1965)

Laureato in Ingegneria Civile (novembre 1947), dopo aver lasciato la Marina (dopo un periodo di aspettativa), assunto dalla Snam nel 1955 ed inserito nel Servizio 3°, che si interessava di seguire le imprese che lavoravano per la Snam. Un paio di anni dopo il Servizio 3° (coordinato dall'ing. Campanini) fu reso indipendente col nome di Snam Montaggi. L'anno successivo assorbì una piccola impresa di perforazioni, la SAIP. e Mattei ne fece una nuova società, col nome di SAIPEM, per attività di perforazione e montaggi. Come project manager ha lavorato in Italia ed all'Estero (Argentina, Austria, Svizzera, Spagna, Egitto, Sudan, Libia, Iran, ecc), in particolare ha seguito l'esecuzione del gasdotto Pico Truncado-Buenos Aires, diametro 30", lunghezza 1700 chilometri, oltre a 400 km di tubazioni di minor diametro della rete di raccolta dei pozzi del campo di Pico Truncado e impianti collegati (Dic. 1962 - Feb. 1965).

In pensione dal Gennaio 1980.

Ha pubblicato, per l'editore Vittorelli, Gorizia:

= *Missione "Non attaccare!" - diario di guerra.* (2002)

= *Naufragi - disavventure dei galeoni portoghesi all'epoca delle conquiste* (2006)

traduzione di alcuni episodi narrati dallo scrittore portoghese Gomes de Brito nel libro "Historia Tragico- Maritima" (1735) con particolare riguardo al linguaggio marinaresco.

Per l'editore Mursia ha pubblicato:

- = *Affondamento della nave fantasma (una storia vera di guerra)*
- = *Il pirata portoghese Antonio de Faria*